
Datum: 07.11.2002
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 U 50/02
ECLI: ECLI:DE:OLGK:2002:1107.7U50.02.00

Vorinstanz: Landgericht Bonn, 15 O 213/01

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Bonn vom 8. 2. 2002 - 15 O 213/01 - abgeändert und wie folgt neugefasst:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Berufung ist begründet.

Die angefochtene Entscheidung kann keinen Bestand haben. Der Klägerin steht gegenüber der beklagten Verkehrsgesellschaft wegen des Unfallereignisses am 27. 1. 2000 unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt ein Anspruch auf Schadensersatz zu.

satz zu.

I.

1
2
3
4
5
6

Es kann offenbleiben, ob der Verkehrsunfall auf einer fehlerhaften Schaltung der Verkehrszeichenanlage (VZA) an der Kreuzung M. Straße - S.straße beruht (Ausstrahlen sog. feindlichen Grüns) beruht. Selbst wenn dies zu Gunsten der Klägerin unterstellt wird, so haftet die Beklagte für die Unfallfolgen gleichwohl nicht.

1) Die Beklagte ist nicht gem. § 1 Abs. 1 HaftPflG für die Unfallfolgen verantwortlich. Nach dieser Vorschrift haftet der Betriebsunternehmer für Schäden, die bei dem Betrieb der Schienenbahn entstanden sind. 7

Soweit die Beklagte allerdings geltend macht, sie hafte bereits deshalb nicht, weil sie nicht als Betriebsunternehmerin anzusehen sei, trifft dies nicht zu. Wer Betriebsunternehmer ist, richtet sich nach der tatsächlichen betrieblichen Gestaltung (vgl. etwa: BGH VersR 1985, 764; Filthaut, Haftpflichtgesetz, 5. Aufl., § 1, Rn. 32 8

m.w.N.). Entscheidend ist danach, wer eine Bahn und deren Anlagen für eigene Rechnung benutzt und wer über den Betrieb die tatsächliche Verfügung hat. Wie 9

sich aber aus der nach Maßgabe des § 5 EKrG zwischen der Beklagten und der Stadt N. einerseits und dem Landschaftsverband S. andererseits getroffenen Vereinbarung vom 27. 6. / 6.7. / 12. 7. 1984 ergibt, obliegt der Beklagten die Unterhaltung der gesamten BÜSTRA-Anlage (vgl. § 6 der Vereinbarung). Damit ist sie aber ihrer Verfügungsgewalt unterworfen und somit auch Betriebsunternehmerin. 10

Es genügt jedoch nicht, dass der Betriebsunternehmer den Unfall verursacht hat. Vielmehr muss sich der Unfall bei dem Betrieb der Bahn ereignet haben. Durch diese Einschränkung scheiden von vornherein Unfälle aus, die anderen Unternehmensteilen zuzurechnen sind. Dem Betrieb zuzuordnen ist indessen der verkehrliche (bahntechnische) Teil des Bahnunternehmens, bei dem sich in typischer Weise die besonderen Gefahren des Bahnbetriebs verwirklichen. Dazu zählen namentlich die Beförderungsvorgänge. Aus der Entstehungsgeschichte und dem Zweck des Haftpflichtgesetzes ergibt sich, dass sich die besondere Bahnhaftung auf solche Unfälle beschränkt, die diesen Vorgängen zuzurechnen sind (vgl. Filthaut, a.a.O., Rz. 60 mit zahlreichen Nachweisen). 11

Gefordert wird deshalb, dass zwischen dem Schadensfall und einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung der Eisenbahn ein unmittelbarer äußerer (d.h. örtlicher und zeitlicher) und ein innerer (d.h. kausaler) Zusammenhang besteht (vgl. BGH VersR 1958, 609 (610) und NJW 1987, 2445; Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 23. Aufl., Kap 22, Rz. 18; Filthaut, a.a.O., Rz. 61). 12

Hier fehlt es bereits an einem äußeren Zusammenhang. Er ist dann gegeben, wenn der Schaden durch unmittelbare Auswirkungen der technischen Betriebsvorgänge entsteht. Zum Bahnbetrieb gehören dabei alle Anlagen, die der Durchfüh-

rung des Bahnbetriebes dienen (Filthaut, a.a.O., Rz. 68). Die VZA an der Kreuzung M. Straße - S.straße dient aber nicht dem Bahnbetrieb. Vielmehr soll sie - für sich gesehen - die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den sich kreuzenden Straßen gewährleisten. Die technische "Verkoppelung" mit dem Bahnbetrieb ist nur deshalb erfolgt, damit auch bei geschlossenen Schranken der Straßenverkehr auf der Kreuzung in den übrigen, durch den Bahnbetrieb nicht blockierten Richtungen ungestört ablaufen kann. 14

Es tritt hinzu, dass die VZA, folgt man der Klägerin, (erst) nach Passieren des Zuges "feindliches Grün" ausstrahlte. Danach war aber der Betriebsvorgang zum Zeitpunkt der 15

Kollision bereits beendet. Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Durchführung des Betriebsvorganges und der - behaupteten - Fehl-schaltung der VZA bestand sonach nicht (mehr).

Vor allem ist aber auch der innere Zusammenhang zu verneinen. Entgegen der Ansicht der Klägerin begründet allein der Umstand, dass der Unfall durch die fehlerhaft ausgelösten Lichtsignale verursacht wurde, nicht den nach § 1 Abs. 1 HaftPflG erforderlichen inneren Zusammenhang. Sie verkennt, dass der Betriebs-unternehmer nicht jeden Schaden zu verantworten hat, der durch den Bahnbe-trieb verursacht wird. Die Haftung des Betriebsunternehmers erstreckt sich viel-mehr nur auf solche Schäden, die vom Schutzzweck des Haftpflichtgesetzes er-fasst werden (Filthaut, a.a.O., Rn.80). Sinn der Haftungsvorschrift des § 1 Abs. 1 HaftPflG ist es, den Verkehr vor solchen Gefahren zu schützen, die dem Eisen-bahnbetrieb eigentümlich sind. Der Betriebsunternehmer haftet daher nur für sol-che Schäden, die durch eine spezifische Gefahr des Bahnbetriebs verursacht werden (BGH VersR 58, 609 (610); Geigel, a.a.O., Rz.15 f.; Filthaut, a.a.O., Rz. 80). Dies kann im Übrigen auch der Regelung des § 14 EKrG entnommen wer-den. Die Vorschrift enthält in Verbindung mit der Aufteilung der Erhaltungslast nach dem Träger der Verpflichtung eine eigenständige sachliche Abgrenzung der Verantwortlichkeiten. Diese ist dadurch gekennzeichnet, dass sie jede Einzelanla-

ge einer Kreuzung entweder der Eisenbahnanlage oder der Straßenanlage zu-ordnet und dadurch für das maßgebliche Zuordnungsmerkmal auf die Funktion

einer Anlage für den Betrieb der Eisenbahn oder den der Straße abstellt (BVwG VkB1. 1974, 291; ebenso: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl., Kap. 20, Rz. 72; Marschall / Schweinsberg, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 4. Aufl., § 14, Rz. 2.6; Finger, Eisenbahngesetze, 6. Aufl., § 14, Anm. 3. a)). Die Überbürdung der Un-terhaltungslast auf die Beklagte nach der zwischen ihr und dem Landschaftsver-band getroffenen Vereinbarung ändert hieran nichts. Sie befreit den für die Ver-kehrsregelung auf der Kreuzung M. Straße - S.straße zuständigen Träger nicht von seiner Verantwortung für die fehlerfreie Funktion der VZA. Der Zu-sammenstoß der beiden Fahrzeuge im Kreuzungsbereich als Folge sog. feindli-schen Grüns gehört deshalb nicht zu den Betriebsrisiken, die das Gesetz haf-tungsrechtlich dem Betrieb der Bahn zuweist. Bei dem Verkehrsunfall am 27. 1. 2000 haben sich vielmehr, den Vortrag der Klägerin als wahr unterstellt, allein die Gefahren des allgemeinen Straßenverkehrs verwirklicht.

Soweit sich die Klägerin zur Stützung ihrer gegenteiligen Ansicht auf die Entschei-dung des OLG Karlsruhe vom 2. 6. 1978 (VersR 1979, 61) beruft, betrifft diese einen anderen, hier nicht einschlägigen Sachverhalt (Zusammenstoß zwischen Pkw und Straßenbahn).

2) Ein Ersatzanspruch ergibt sich ebensowenig aus § 39 Abs. 1 b) OBG NW. Die Haftung scheidet bereits daran, dass die Beklagte als juristische Person des Pri-vatrechts keine dem öffentlichen Recht zuzuordnende Aufgaben wahrnimmt und schon gar nicht, wie es die Vorschrift voraussetzt, Ordnungsbehörde ist. Selbst wenn ihr aber, etwa durch verwaltungsrechtlichen Vertrag, bestimmte einzelne hoheitliche Kompetenzen zur Wahrnehmung im eigenen Namen übertragen worden wären, so würde für rechtswidrige Maßnahmen dennoch nicht sie, son-dern der beleihende Verwaltungsträger haften (vgl. etwa Ossenbühl, Staats-hafungsrecht, 5. Aufl., S. 15 ff. m.w.N.).

3) Ersatzpflichten ergeben sich schließlich auch nicht aus schuldhaft begangener unerlaubter Handlung (§ 823 BGB). Die Klägerin hat nicht dargetan, dass die - hier als wahr unterstellte - Fehlschaltung der VZA auf einer schuldhaft begange-nen Pflichtverletzung der Beklagten

beruht.

II.	22
Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1, S. 1 ZPO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 708 Nr. 10 ZPO.	23
Streitwert des Berufungsverfahrens und zugleich Wert der Beschwerde der Klägerin:	24
1.935,09 Euro	25
